

Nimbus-ordonnans bag fjendens linier

Ved et tilfælde fandt jeg denne lille historie på internettet. Den er skrevet af Mogens Dahl, og jeg har fået lov at låne disse to billeder.

Mogens Dahl fortæller:



“I 1961 blev jeg motorordonnans i Hæren. Dengang kørte man på Nimbus inde i militæret, det var jo nyt for mig, som havde kørt Indian og DKW inden jeg blev indkaldt.

Selvom man havde kørekort som civil, skulle man lære det på en helt anden måde som ordonnans, det har jeg beskrevet på siden (Min fars motorcykler)

Jeg gjorde tjeneste på Høvelte kaserne i en rekognoceringsdeling, som opererede bag fjendens linier. Når vi var på øvelse i Vordingborg på kampvognsterrænet, var det ikke sjovt at køre i de dybe spor. Der røg nogle fodhvilere og sidetasker, så efter sådan et par dage var det ikke sjovt at eskortere den lange militærkolonne hjem til Høvelte.

Man kørte så stærkt man kunne fra bagenden af kortegen op foran til næste vejkryds for at standse den tværgående trafik. Vi var flere ordonnanser om det , men der var mange farlige overhalinge. Nimbusen havde jo ikke det optræk som man godt kunne have brugt i forskellige situationer.

Engang skulle jeg transportere en løjtnant ud på skydeterrænet i Jægerspris. Det var vinter og han sad bagpå med en masse papirer, jorden var frosthård, men det var tøvejr.

Der var vandpytter så store som små søer, og midt ude i en af disse søer, røg jeg ned i et spor og væltede.

Uheldigt for løjtnanten som sad på røven i vandet med alle sine papirer flydende omkring sig. Heldigt for mig, jeg stod på en græstue og blev ikke særlig våd. Løjtnanten bandede mig langt væk og truede med hævn, men det blev nu aldrig til noget.

Delingen var bygget op med 4 jeep med tungt maskingevær, 4 mand i hver, hvor den ene var sergent, og en radiovogn hvor løjtnanten og en radiomand havde base.

Næstkommanderende skulle køre motorcykel, så det var mig. Der var flere gange under efterårsmanøveren, når fjenden var efter os, - det var tit livgarden - , at jeg måtte ind mellem granaterne og kanonslagene og hente løjtnanten som kom springende og kastede sig op på bagsædet, og så fik den fuld gas.

Det var tit min opgave at finde en god bondegård til natten, helst en varm kostald til løjtnanten, radiomanden og mig, og det lykkedes næsten altid. Så skiftedes radiomanden og jeg til vagterne.



Forklaring på hul i stemplet

Jørgen Glargaard, Tønder, skriver:

“Jeg har læst artiklen i Nimbusbladet vedr. stemplet med hul i toppen. Forklaringen er helt sikkert, at der har været anvendt tændrør med for højt glødetal hvilket betyder, at der ved forbrændingen kan ske en smeltning af stempeltoppen lige under tændrøret.

Dette problem var særligt udbredt den gang man i større grad kørte med totaktsmotorer. Min fader købte i 1968 en SAAB 96 m. totaktsmotor og i sommerferien kørte vi glad på tur til Italien.

En tidlig morgen hvor det var min tur til vagt , var radiomanden væk, det samme var min Nimbus. Løjtnanten og jeg kunne ikke finde ham, så vi måtte ty til radioen, og fik besked om , at han lå på Hillerød sygehus med kraniebrud.

Det viste sig at (80) som var hans nr. havde fået lyst til at køre en tur på Nimbusen midt om natten. Nu var (80) ikke så stor, så han kunne ikke magte den tunge maskine og var kørt ind i en stor kampesten og endt i en busk.

Vi kørte op og så til ham, det viste sig at han var sluppet godt fra styrtet. Han var en af dem som skulle til Gaza hvor vi jo havde soldater nede dengang. Han kom vist derned .

Det var noget andet med min Nimbus! Vi var ude og hente den, den var ikke i særlig god form, bundkarret var revet af og så var den vind og skæv, så den fik jeg aldrig mere.

Nimbussen var en god motorcykel på landevejen, men dens svaghed var stillet, som kom i sving sidelæns når man gik lidt hårdt til den ude i terrænet.”

På turen hjem efter ca. 2000 km mistede bilen pludselig trækraft. Motoren blev adskilt, og det blev konstateret, at der var brændt hul i toppen af den ene stempel, og at de andre stempeltoppe var tæt på også at være gen-nembændte.

Årsag: forkerte tændrør med for højt glødetal.”

Tak for indlægget, Jørgen. For høj varme i forbrændingskammeret kan dog også skyldes forkert tændingsindstilling og/eller for mager benzin/luft-blanding og/eller for hård kørsel.